Рекомендуемая цена: 569 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№126

ПРОЕКТ, КОТОРЫЙ НЕ СОСТОЯЛСЯ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248 00126

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 126, 2021

РОССИЯ
Учредитель: ООО «ИМ Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@im-media.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 400 экз.
Цена: 569 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2021 Hachette Collections, France
© 2021 Ашет Коллекция
© 2021 Ашетт Коллексьон Україна

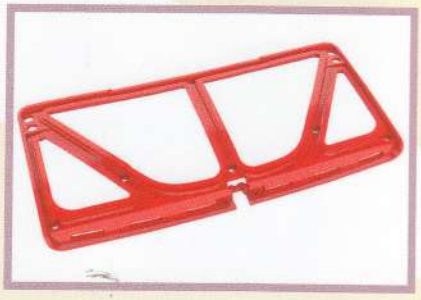
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 01.01.2021.
Дата выхода в свет: 18.03.2021.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Виталий Созинов/TASS; 7 (вверху слева) © РИА Новости, (вверху справа) © частная коллекция, (внизу) © Сергей Лаврентьев/Фотобанк Лори; 8 © частная коллекция; 9 © частная коллекция; 10 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © DPA/PHOTO; 11 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © Wolfgang Weihs/DPA/PHOTO.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка направляющей планки замка багажника

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Проект, который не состоялся

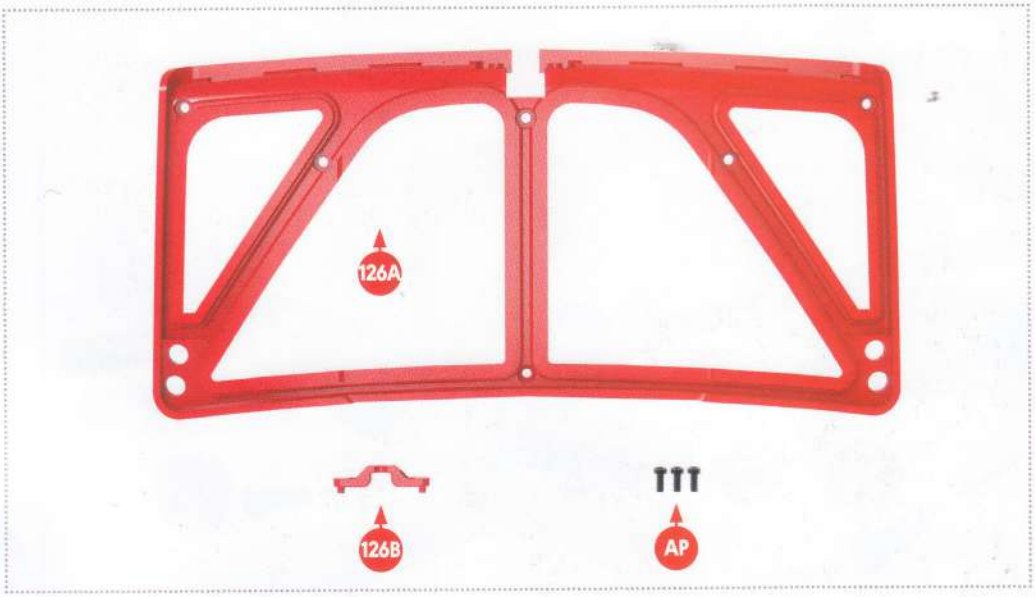
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Фердинанд порше – создатель «жука»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

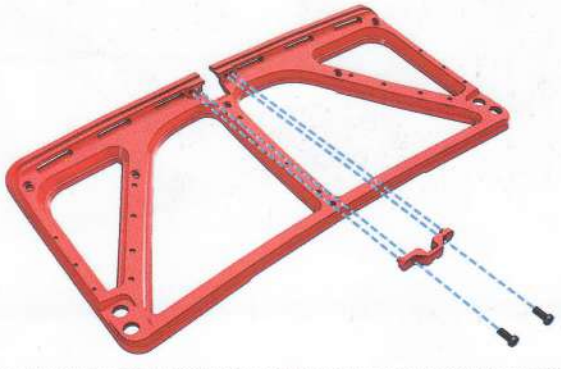
Установка направляющей планки замка багажника

Используя детали, полученные с этим номером, установите направляющую планку замка багажника на раму жесткости крышки багажника.



- 126A Рама жесткости крышки багажника
- 126B Направляющая планка замка багажника
- AP Винт M1,7 × 4,0 мм (3 шт.)

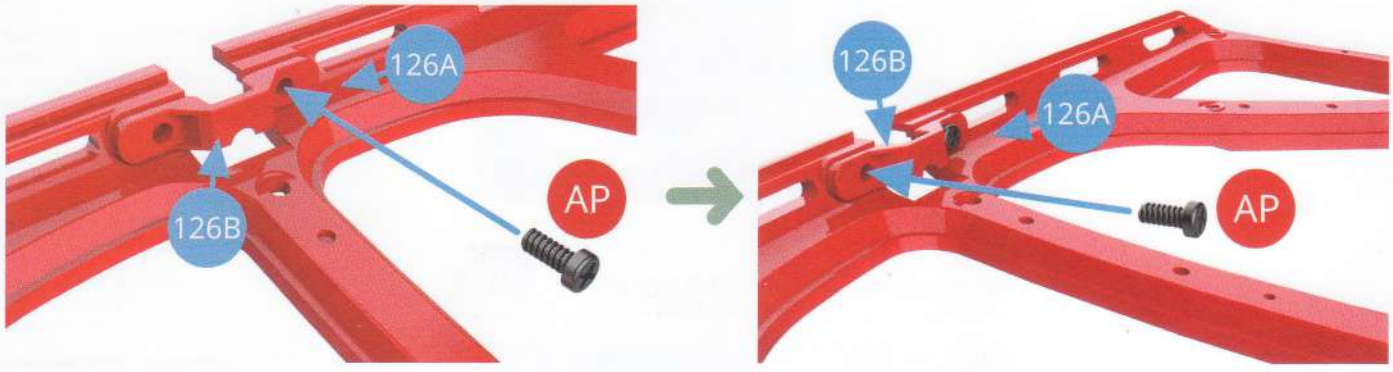
Схемы сборки



1

Установите направляющую планку замка багажника 126B в гнездо на раме жесткости крышки багажника 126A.

2



Закрепите направляющую планку замка багажника 126B в гнезде на раме жесткости крышки багажника 126A поочередно двумя винтами AP.

3

Установленная направляющая планка багажника 126B на раме жесткости крышки багажника 126A крупным планом.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Проект, который не состоялся

Идея городского автомобиля стала весьма популярной во второй половине XX века. Связано это было с бурным ростом городов, увеличением их площади и с ростом численности городского населения.

На рубеже нового тысячелетия на АвтоВАЗе был разработан стильный городской автомобиль класса «А», который, пойди он тогда в производство, мог бы оставаться актуальным до сих пор. Почему же перспективная малолитражка так и не увидела сборочного конвейера?

История создания

Предшественником новой модели был автомобиль ВАЗ-1111 «Ока». Особенностью «Оки» было то, что она была в первую очередь социальным продуктом, и лишь во вторую – потребительским. Волжский автозавод создавал эту машину, исполняя приказ Минавтопрома на разработку более современного, чем СМЗ С-3Д, индивидуального транспорта для людей с ограниченными возможностями.

Автомобиль ВАЗ-1121 в павильоне ВДНХ. 1991 год.

Автомобиль «Ока» сходит с конвейера. Камский автомобильный завод. 1991 год.

Автомобиль «Ока-2», вид спереди. 2018 год.

Автомобиль «Ока-2», вид сзади. 2018 год.

С 1987 года микролитражку параллельно производили на трех заводах: СеАЗе, КАМАЗе и ВАЗе. «Инвалидные» модификации выпускались на первом, а на двух других делали стандартную версию. Для КАМАЗа и ВАЗа «Ока» стала «побочным продуктом», который проходил по категории товаров народного потребления, с очень маленькой нормой прибыли, что оказалось неприемлемо после распада СССР и перехода к свободному рынку. Хотя «Ока» была крайне аскетичной, даже в ущерб безопасности, машинкой, спрос на нее рос с каждым годом, то есть недорогой сверхкомпактный городской автомобиль был в принципе интересен формировавшемуся российскому рынку. Но в новых условиях стало очевидно, что модели нужна преемница с более современной конструкцией, улучшенными потребительскими качествами и... более высокой розничной ценой. Машина, с которой производители могли бы зарабатывать, а не нести крест социальных обязательств.

Автомобиль ВАЗ-1111 «Ока» в автомузее Сочи. 2016 год.

Роль В. Н. Полякова

«Окой-2» АвтоВАЗ занимался по остаточному принципу. Фактически тема возникла и разрабатывалась только благодаря В. Н. Полякову и его личному авторитету. Сторонником проекта также был П. М. Прусов. В. Н. Поляков умер 1 марта 2004 года в возрасте 89 лет. Проект «Ока-2» был закрыт почти сразу после его ухода из жизни.

Полноразмерный макет «Оки-2» был представлен на Московском автосалоне в 1998 году. Но по-настоящему работы развернулись несколько позже. Генератором идеи стал бывший генеральный директор ВАЗа Виктор Николаевич Поляков. Он предложил создать машину, так сказать, «двойного назначения», т. е. предполагался выпуск одной модели сразу в двух ипостасях: предельно простой – для социально незащищенных слоев населения, и более мощной, стильной и оснащенной – для потребительского рынка. Обе версии должны были иметь унифицированный кузов и шасси, но различаться по двигателю, коробке передач и, конечно, комплектации. Такой подход отвязал бы модификации друг от друга и позволил бы предложить рынку действительно интересный и современный автомобиль класса «А».

Описание модели

Проект переднеприводного микроавтомобиля класса «А», который должен был сменить своего предшественника ВАЗ-1111 «Ока», получил внутри компании «АвтоВАЗ» обозначение ВАЗ-1121 «Ока-2». Это был 3-дверный автомобиль с кузовом типа хэтчбек на платформе автомобиля ВАЗ-2108.

Второй вариант «Оки-2» в виде ходового макета был продемонстрирован в 2003 году. Модель была представлена в комплектации «люкс», оснащена 4-цилиндровым двигателем ВАЗ-2111, который был гораздо мощнее 2-цилиндрового двигателя от первой «Оки». Автомобиль имел 14-дюймовые колеса с шинами 175/70R14, оборудован электростеклоподъемниками, электроблокировкой замков дверей и электроприводом зеркал заднего вида. Социальный вариант автомобиля предполагал использование 0,75-литрового двигателя от первой «Оки», но в модернизированной версии – с электронным впрыском топлива. Самая дорогая рыночная версия должна была получить 16-клапанный 1,5-литровый мотор ВАЗ-2112 (95 л. с.).

На разработку экстерьера нового автомобиля объявили конкурс. В нем приняли участие три заводских дизайнера – Юрий Верещагин, Олег Шапкин и Александр Колпаков. Работы

Автомобиль «Ока-2», вид сбоку. 2018 год.

были воплощены в масштабных макетах, лучшим выбрали предложение Колпакова, которое и взяли в дальнейшую работу. Занявшему второе место Шапкину предложили разработку интерьера.

Из-за жестких ограничений по себестоимости использовалась широкая унификация с другими «Ладами». Дверные ручки и замки заимствовали у ВАЗ-2110, повторители «поворотников» – у «Калины», противотуманные фары были универсального типа – круглые. Боковые зеркала имели упрощенную конструкцию: стекла в них устанавливались неподвижно, регулировались зеркала только снаружи и только корпусом. Отражатель ближнего/дальнего света фар применили от «Форда Фиесты» (Ford Fiesta) 1999 года. При этом внешне фара «Оки»-2 полностью оригинальна. Разработка, сертификация и освоение производства оригинальных отражателей – очень дорогой и трудоемкий процесс, а заимствование элемента от «Фиесты» разом решало все проблемы.

Пресса и посетители Московского автосалона 2003 года тепло приняли намерение АвтоВАЗа выпустить новую сверхкомпактную модель. В 2004 году на выставке «Авто+Автотехника» в Санкт-Петербурге было объявлено о планах производить ВАЗ-1121 начиная с 2006 года в количестве 90–100 тыс. автомобилей в год, при этом цена на автомобиль не должна была превышать отметки 5 тыс. долларов США. Были изготовлены 10 автомобилей, оснащенных 2-цилиндровым двигателем ВАЗ-11113, которые в 2005 году приступили к ходовым испытаниям.

В дальнейшем, в связи с отсутствием на ВАЗе мощностей для производства малолитражных автомобилей, а также из-за проблем финансового характера, проект «Ока-2» фактически был закрыт.

Фердинанд порше – создатель «жука»

Можно не знать имени этого человека, но не быть знакомым с его творением невозможно, ибо это «Фольксваген Жук» – культовая модель, самый массовый автомобиль в истории мирового автомобилестроения.

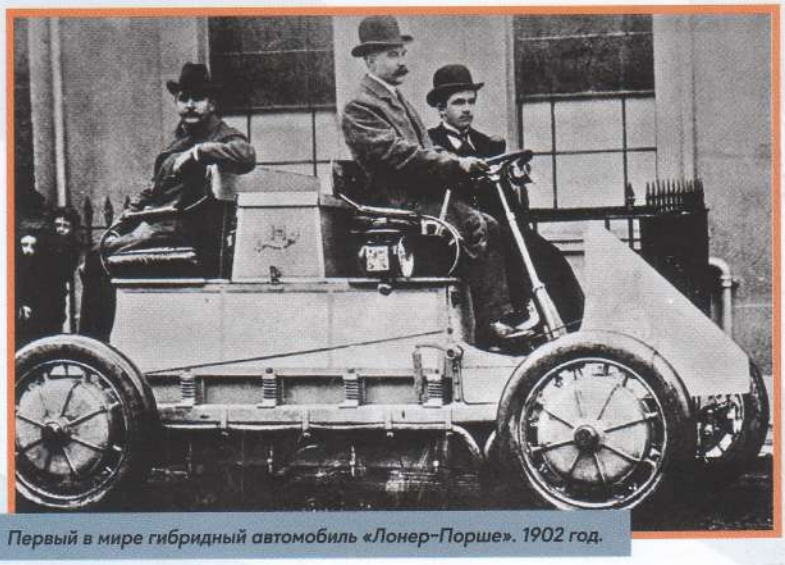
Создатель «Жука» – немецкий инженер Фердинанд Порше – вошел в историю как выдающийся конструктор автомобильной и бронетанковой техники. Но «Жук» сыграл в его жизни такую роль, что условно его биографию можно разделить на до и после «Жука».

До «Жука»

Фердинанд Порше родился 3 сентября 1875 года в маленьком городке Мафферсдорф в Австро-Венгрии (ныне Вратиславице, Чехия) в семье судетских немцев. Отец Фердинанда – Антон Порше – владел ремонтной мастерской.

Мальчик еще с малолетства активно проявлял интерес к технике и точным наукам, свидетельством чего стал изобретенный им в 15 лет собственный генератор, позволяющий освещать

Автомобиль «Фольксваген Жук» 1969 года выпуска. Фотография 2018 года.



Первый в мире гибридный автомобиль «Лонер-Порше». 1902 год.

помещение при помощи ламп накаливания. Работать он начал в мастерской отца, став учеником жестянщика, но вскоре поступил в техническое училище города Райхенберга, где по вечерам слушал лекции, а утром и днем работал в мастерской. Немного позже Фердинанд отправился в Вену, где поступил в Технический университет, параллельно устроившись уборщиком в мастерскую по изготовлению электродвигателей.

Впрочем, работать метлой ему пришлось недолго: в 1898 году Фердинанда взяла к себе на работу компания «Лонер» (Lohner), причем ему сразу же поручили серьезные проекты. Результатом трудов инженера Порше стал автомобиль, дебютировавший в 1900 году на Парижском автосалоне. По мнению многих автомобильных конструкторов, машина «Лонер-Порше» (Lohner-Porsche) во многом опережала свое время, ведь это был первый в мире автомобиль с электротрансмиссией.

В 1906 году Порше стал техническим директором и главным конструктором венской автомобильной фирмы «Австро-Даймлер» (Austro-Daimler). Под его руководством создаются модели «Принц Генрих» (Prinz-Heinrich), «Саша» (Sascha), ADM и ADR. За разработку военной техники (машин с гибридными силовыми установками, моторов для дирижаблей и самолетов) в годы Первой мировой войны Порше, не имевший высшего образования, удостоился звания заслуженного профессора Венского технического университета и получил от кайзера крест «За заслуги».

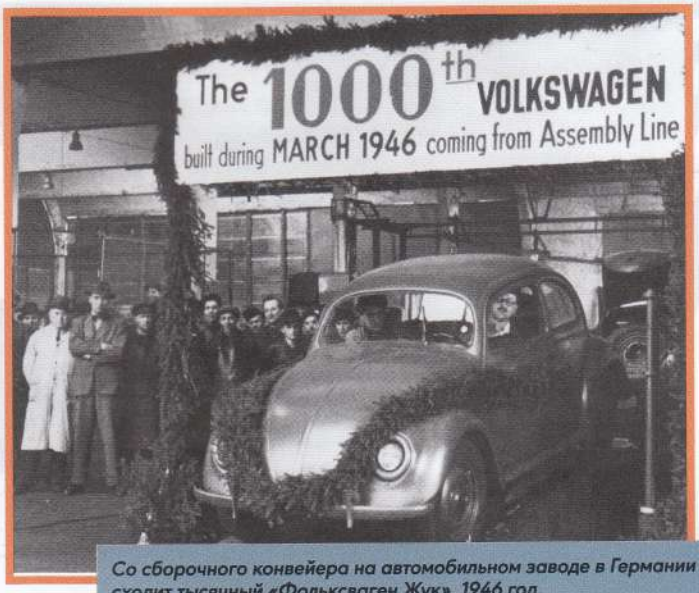
В 1926 году Порше занял должность главного инженера штутгартской компании «Даймлер-Бенц» (Daimler-Benz AG), где возглавил постройку гоночного автомобиля с двухлитровым двигателем. Самыми знаменитыми автомобилями «Мерседес» (Mercedes), созданными под его руководством, стали спортивные модели S и SS. Но работа в компании «Даймлер-Бенц» не привлекала Порше. И в 1931 году он решился на создание собственной фирмы. Учитывая его известность, недостатка в заказах не было.

В 1930-х годах Фердинанд Порше был приглашен в СССР и побывал на авиационных и танковых заводах. Ему предлагали переехать со всем своим КБ в СССР и работать по специальности в области танкостроения, авиационной и автомобильной промышленности. Но он отказался.

После «Жука»

По возвращении Порше приступил к созданию своего, пожалуй, самого выдающегося детища – народного автомобиля. Первый заказ на создание бюджетной модели поступил от компании «Цундапп» (Zundapp), выпускающей мотоциклы. К сожалению, он стал для обоих компаньонов провальным и вскоре был закрыт. Необходим был производитель, способный профинансировать дальнейшие работы, но ни одна из германских автомобильных фирм интереса к проекту не проявляла. И тут удача улыбнулась Фердинанду Порше.

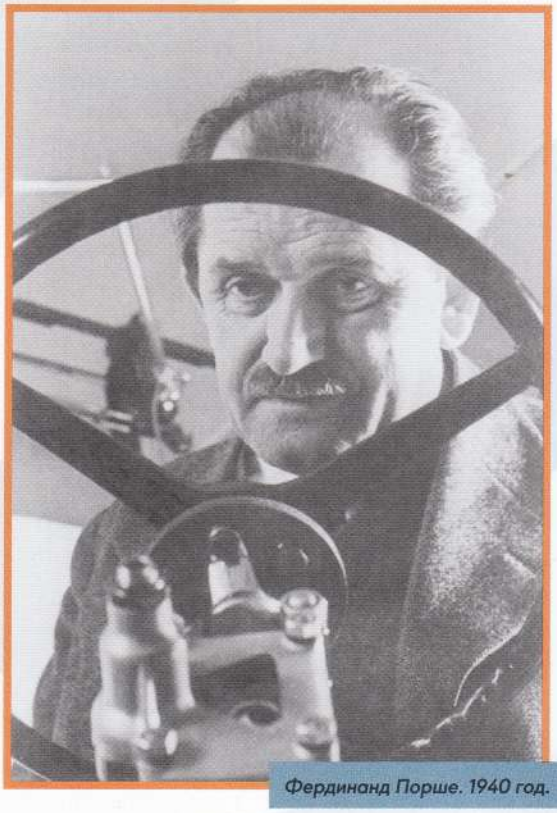
В 1933 году на открытии Берлинского автосалона (IAA) новый канцлер Германии Адольф Гитлер произнес речь, в которой среди прочего дал обещание обеспечить каждую немецкую семью собственным автомобилем. Разработки Порше пришлись как нельзя кстати.



Со сборочного конвейера на автомобильном заводе в Германии сходит тысячный «Фольксваген Жук». 1946 год.

Рукотворный памятник

Автомобиль обессмертил своего создателя. Еще в 1955 году с завода вышел 1 000 000-й «Фольксваген Жук», а всего их было выпущено 21 529 464 машины! До сих пор ни одна модель не смогла превзойти такой показатель. Выпускался «Жук» вплоть до 2003 года.



Фердинанд Порше. 1940 год.

Тем не менее прошло пять лет, прежде чем проект KdF (Kraft durch Freude – «Сила через радость» – нацистский лозунг и пропагандистское название будущего автомобиля) обрел свои окончательные очертания. Хотя официально автомобиль именовался KdF 38, параллельно ходило и другое название «Фольксваген 38» (Volkswagen 38, что означает «Народный автомобиль образца 1938 года»), именно оно и стало впоследствии главным. Для выпуска автомобиля был построен новый завод в Вольфсбурге, но начать его выпуск не удалось – началась война.

В годы Второй мировой войны Фердинанд Порше принимал участие в создании различных образцов военных автомобилей и бронетанковой техники. В частности, за время войны были созданы вездеходы и амфибии на базе KdF 38 и боевые машины: тяжелый танк «Тигр» (Tiger(P)), противотанковая САУ «Фердинанд» и сверхтяжелый танк «Маус» (Maus). Принимал участие Порше и в создании тяжелого танка «Королевский Тигр». Впрочем, во всех случаях в конкурсе с другими фирмами Порше терпел неудачу. Использование на разрабатываемой им технике электротрансмиссий делало боевые машины слишком сложными и ненадежными.

Разгром Германии тяжело сказался и на семье Порше. Конструкторское бюро потеряло свои многолетние наработки, так как архив был уничтожен в результате бомбардировок. А в 1945 году и отец, и сын Порше были арестованы по обвинению в содействии нацистам, выдаче бойцов «Сопротивления» и в применении на заводах труда военнопленных. Вскоре сына освободили, а спустя 22 месяца после ареста освободили и отца, уже серьезно больного. К тому времени в Вольфсбурге уже сходили с конвейера автомобили «Фольксваген 38», быстро получившие за характерный дизайн кузова прозвище Käfer – «Жук».

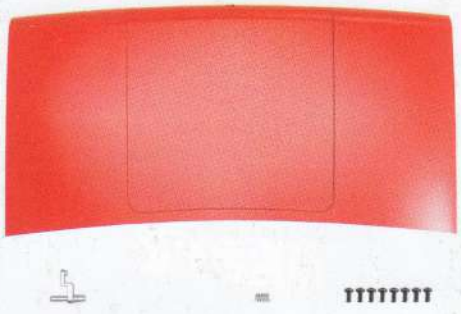
Фердинанд Порше вернулся в Штутгарт в 1948 году. 19 ноября 1950 года конструктор перенес инсульт, который окончательно подорвал его здоровье. А уже 30 января 1951 года Фердинанд Порше скончался.

Конструктор Фердинанд Порше (справа) и Иван Хирст (слева) у автомобиля «Фольксваген Жук» в день празднования 40-летия первого автомобиля «Фольксваген». 1976 год.

В НОМЕРЕ 127

- СБОРКА КРЫШКИ БАГАЖНИКА
- АВТО-РАКЕТОНОСЕЦ ЗИЛ-135

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- КРЫШКА БАГАЖНИКА
- ЗАМОК БАГАЖНИКА
- ПРУЖИНА ЗАМКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2021 Ашет Коллекция. © 2021 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!